

阿南市西部地域における農業地域の地域整備

横 畠 康 吉

Raumordnung der Landwirtschaftsregion im Bezirk von West-Anan

Yasiyoshi YOKOHATA

Zusammenfassung

Die Hauptaufgabe der Raumordnung in dem Mittelgebirge ist die Schaffung einer guten Infrastruktur, nämlich der Grundlage für die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung des Lebens in der Region. Dazu gehört z.B. ein gutes Straßennetz, in dem der Nah- und Fernverkehr sowie die Autobahn, die Landstraße und der landwirtschaftsweg ausdrücklich eingeteilt sind, und zwar erforderliche Tank- und Reparaturstellen und sonstige Dienstleistungen errichtet sind. Eine hauptsächliche Aufgabe der Infrastruktur ist ferner auch die Schaffung und Entwicklung einer zentralen Genossenschaft für verschiedene Ebenen, die das Service zur Entwicklung der Landwirtschaft in dem Mittelgebirge verwirklichen kann.

Schlüsselwörter : Infrastruktur, Raumordnung und landwirtschaftliche Region von Anan

1. はじめに

農業条件不利地域である中山間地域への直接支払い制度が発足した。この制度は中山間地域における耕作放棄や国土保全対策のために集落協定を結び、5年以上継続的に営農する農業者を助成する制度である。本制度は国際的にWTO農業協定の緑の政策と合致するもので、日本農政史上初めての画期的なものである。

集落協定を結び、米麦・大豆の生産目標を規定するなど集落機能を重視しているが、農業集落によっては、農業の担い手が無く、地域農業が崩壊したり瓦解寸前の集落が数多くあるのが現実である。

中山間地域の農業集落への直接支払いは、農業生産に伴う追加費用あるいは収入の喪失が限度となるので、中山間地域営農者の所得安定や定住条件の改善につながらない場合がある。中山間地域の直接所得補償は条件不利な農家に向けたものである。しかし、営農活動に直接つながる条件の一

つとなる交通の地域整備の進展がなければ、持続的な農業経営は難しい。農業の担い手を育成し、中山間地域の持つ国土保全機能を強化するための営農活動は、自然条件によって大きく影響される。また、社会的要因・経済的要因である経営規模、交通位置条件、需要と供給などによって決定する市場も重要である。さらに重要なものは、これらの要素の組み合わせによって決まる収益性であるが、農業生産に最も大きな影響を与えるのは、すなわち中山間地域の営農不利地域に経済的、文化的生活発展の土台をつくることである。

本報告は阿南市西部地区の中山間地域の農道整備が地域の農業をどのように変化させるかについてみたものである。計画農道の整備の持つ意味や農道整備が地域農業にどのような影響を与えるかについての事例調査の報告である。

受理日：平成16年9月16日

2. 交通輸送の社会的機能

交通は、可能な限り2地点間を速やかに連絡する機関である。交通が空間移動を伴う社会現象である点を考えるとき、空間と時間の問題がある。空間経済学的視点からみると、交通手段の近代化は時間及び空間の征服者であり、財貨・サービス財の生産と供給及び情報通信の移動に際し、これらの動きの障碍を克服する手段である。

障碍は、時間的性質と自然地理的（地形的）性質に区別することができる。

1) 時間的性質の克服

生産部門としての運輸業・通信業は、農業・製造業などの生産部門と異なる性質を持っている。今日の産業社会は、農業部門からある種の製造業が分化し、新たな産業を創出しつつ形成されたものである。さらに産業は、財の生産とサービス財の供給を目的として、社会的分業関係を進展させつつ新たな産業を成立させてきた。それらの産業部門は、それぞれの立地特性を保有しつつ、空間的にはお互いに連携しながらより緊密に結びついて、局地的市場から地域的交易圏に拡大させ、全国的経済にいたるまでの地域経済圏を確立させた。このような産業部門の空間的連携の基礎条件となるのが交通である。したがって交通は、地域産業の経営にプラスにも、マイナスにもなる立地因子、立地条件としてとらえられるのである。このようなことから、交通の問題は、産業立地の問題と関連しながら空間経済の問題と深く関連することになる。

以上のような点から、地域産業の発展や振興のためには交通因子、交通立地条件の整備による時間的性質の克服がさまざまな経済活動にとってもっとも基礎的で重要なものとなっていることが理解される。

2) 自然地理的性質の克服

交通に対する外的阻害要因として取り上げられるものに、自然地理的（地形的）性質があげられ

る。自然地理的性質には水平的形態と垂直的形態があることを指摘したのはコールである。彼によると水平的形態は水界で、垂直的形態は陸界を示すのであるが、社会経済的視点からすると、前者は経済学上の物流の状況に影響を与え、後者は生産状態に影響を与えるものと解釈される。しかしながら現実的には、双方ともに生産と物流に影響を与えるものである。

このように考えたとき、丹生谷地区の自然地理的性質の影響（地形的条件と内陸水系条件）は住民に多大である。山間地的地形条件から住民は、高度集約的農業生産活動の制約性、社会生活面の制約性、消費活動面の制約性を強いられ、経済的便益、生活上の利便性から隔てられている。この状況を解決するためには、地域の基幹集落と地域の中心地機能を持つ集落とを結ぶ交通手段である道路建設が可及的速やかに実施される必要をもっているように思われる。

3. 距離の短縮化による経済的便益性の増大

経済の高度化に伴う2地点間の移動時間の短縮は、産業経済の社会的分業が進むにつれ重要性を増大させてきた。産業経営はもちろんのこと消費者にとっても移動に伴う時間短縮は計り知れない費用の低減と便益をもたらせている。徳島から東京に、東京から徳島に向かうのに、使用できる範囲の一般的旅客交通機関で、朝出発し夕刻早くに目的地に到着可能となったのは、新幹線の開業以降のことである。それまでは、夜汽車と早朝出発の列車を利用し、16時間以上を費やしていたが、新幹線を利用することで、2分の1以下の時間で目的地に到達できるようになった。このような時間便益を享受できるような社会体が成長し、工業化の進んだ、所得水準の高い都市化時代、グローバル社会を形成しているのが現代の社会である。

高度経済成長の結果、さらに大きく発展した太平洋メガロポリス群の巨大都市圏の外延的拡大は、地方中核都市の成長を促し、工場の地方分散を押

し進める結果となった。地方中核都市の成長を可能にしたのは、いうまでもなく高速交通体系と情報伝達手段の整備が行われたことによる。高速鉄道、高速道路の整備が全国的経済効果をもたらすものとして社会資本の整備が進められたのである。しかしながら全国的効果をもたらすのは高速道路網や高速鉄道網、さらに航空、一般道路との連携が一体化する時である。

高速道路、高規格道路、一般道路、地方・地域生活道路などの一体化、すなわちネットワーク化がもたらされて最大限の地域間経済の便益度は向上されるものである。経済便益を図るためには、地方では未開発地域の開発に主眼をおいた道路開発が必要条件であろう。山間地域の陸の孤島の空間の農林業の開発、グリーンツーリズムの開発、既存観光資源の再開発と時間便益を向上させるなどによる地域の活性化を図る上で、基幹農道の整備促進はなくてはならないものである。輸送手段である道路の整備が進めば、花卉園芸・蔬菜園芸・果樹園芸などの地域的に競争力のある農業の生産地域が形成され、それが地域のリーディング産業となりえる可能性は非常に高い。

4. 阿南市西部地域の経済発展の実態

1) 産業開発の発展度

地域農業の開発は、基本的には「産業開発」と「生活環境開発」からなり、補完的に「社会開発」及び「意識開発」が促進されねばならない。中山間農業地域の基幹産業は、農林業であることを考えれば、農家所得の水準を高めることが必要である。しかし、農林業による所得水準を高めるとともに、第2次、第3次産業の振興がともなわなければならない。

ここでは、産業開発、中でも農業部門の開発について言及するものである。地域農業の開発水準を明らかにし、地域農業の開発レベルを類型化し、開発状況をみることにする。

2) 地域開発と地域類型

レオ・H・クラッセンは、『地域再開発』の中で、産業開発を行う上での産業地域認識の視点から地域を4つに分類し、それぞれの地域の開発政策の対応の仕方を示している。

すなわち、対象年次の住民一人当たりの所得水準を、全国水準と比較して高い(A)か、低い(a)か、この所得の将来における期待成長率が全国の期待成長率と比較して高い(B)か低い(b)かによって組み合わせられる、高い(A)と高い(B)地域、高い(B)と低い(a)地域、高い(A)と低い(b)地域、低い(a)と低い(b)地域の4つの地域に分類し、(A・B)を繁栄地域、(a・B)を発展しつつある困窮地域、(A・b)を潜在的困窮地域(a・b)を困窮地域としている。そして、開発政策の方向として、(a・B)地域には「経済的・社会的刺激」、(A・b)地域には「再建および衰退防止対策を国家援助」、(a・b)地域には「積極的な再建」が必要であるとしている。

表1 地域農業開発分類基準

全国水準と比較した農業所得水準 全国成長率と比較した成長率	高 い (≥ 1)	低 い (< 1)
	A	a
高 い (≥ 1) B	先進的發展地域 (I型) A・B コンビ	後進的發展地域 (II型) a・B コンビ
低 い (< 1) b	先進的衰退地域 (III型) A・b コンビ	後進的衰退地域 (IV型) a・b コンビ

資料：地域類型の名称は、目瀬守男（1972）：『日本農業の新展開』「中国縦貫道と中山間地農業開発」p. 284. 富民協会刊を利用。I・II・III・IV型の区分は、徳島県農林水産統計年報1995～2000年版を利用した数値計算により、筆者が区分を設けた。

3) 農業開発と地域類型

クラッセンの手法を適用し農業開発の視点から地域を分類する場合、農業専従者1人当たりの生産農業所得（以下農業所得という）を変数として採用するのが適切である。

農業所得を変数として用いて、対象とした2000

年の徳島県の農業所得水準と、2000年の全国水準と比較したもの、徳島県の農業所得の将来における期待成長率（1985～2000年の成長率）と、全国の期待成長率（1985～2000年の成長率）とを比較したものである。これら2つの関連変数によって、各市町村単位に変数の結合型を設けて、Ⅰ型：先進的發展地域、Ⅱ型：後進的發展地域、Ⅲ型：先進的衰退地域、Ⅳ型：後進的衰退地域の4つに類型化した。分類基準は表1に示した。

分類基準によって、阿南地区の地域農業を類型化したものが表2である。これによると類型Ⅰ型の先進的發展地域は、海部町のみに限定されている。類型Ⅱ型の後進的發展地域（9市町村）と類型Ⅳ型の後進的衰退地域（4町村）が多くみられ、類型Ⅲ型はみられない。中山間農業地域は、15年間の農業所得の推移発展度の低い後進状態にあり、基準年次において全国水準と比べて高い状態の市町村10と、低い状態を示す市町村が4となっている。

表2 県南部地域における農業発展型別地域分類

農業地域	市町村	地域農業開発類型
都市的地域3市2町	徳島市	Ⅳ
	鳴門市	Ⅰ
	小松島市	Ⅳ
平地農業地域2町	那賀川町	Ⅱ
	羽ノ浦町	Ⅱ
中間農業地域1市1町	阿南市	Ⅱ
	海部町	Ⅰ
山間農業地域8町2村	鷺敷町	Ⅱ
	相生町	Ⅱ
	上那賀町	Ⅳ
	木沢村	Ⅱ
	木頭村	Ⅳ
	由岐町	Ⅳ
	日和佐町	Ⅱ
	牟岐町	Ⅱ
	海南町	Ⅱ
	穴喰町	Ⅳ

(注) 地域類型Ⅰ：繁栄地域,
 地域類型Ⅱ：発展過程にある困窮地域,
 地域類型Ⅲ：潜在的困窮地域,
 地域類型Ⅳ：困窮地域

4) 阿南西部地域農業開発の視点

丹生谷農業地域の開発のあり方の基礎条件は、丹生谷農業地域の農山村がもつ優位性を産業の活性化と結びつけることである。活性化の方向は大きく2つに分けて考えることができる。第1は、地域資源の有効活用による産業興しを行うことで地域づくりを進めることである。丹生谷地域は豊かな自然環境に恵まれているが、経済活動は土地を中心とする流動性のない資源を基盤とする農産活動である。農産活動本来の役割は食料供給である。しかし、当該農業地域では、平地農業地域と異なり、規模による経済メリットとを活かした食料供給地としての開発は、限定された耕地、農業労働力の高齢化、情報ネットワークシステムの欠如などにより困難である。中山間地域という条件不利地域の環境と能力に適した開発を行うほうが有利となる。

大規模な3大都市圏市場を前提とする産地農業の形成は、2つの生産方法によって成立させることが可能である。第1は少数の大規模経営農家の大量生産によるものと、第2は小規模生産農家が地域内に多数存在することで、まとまった生産量を確保して大都市圏市場に特定品目農産物の大量出荷を可能にする方法である。中山間地の条件不利地域にあっても、第1のタイプによって特定作目を市場に大量搬送することも可能であるけれども、このタイプの農業地域は、輸入農産物や他産地物との市場内競争を繰り広げ、生産上のリスクを常に伴っており、条件不利地域農業の開発手段としては不適當である。

中山間農業地域の地域資源を利用した農業開発は、限定された小規模で差別化された市場を対象にした商品作目と、その生産・出荷・市場情報システムの構築、労働力は高齢者・女性の就業の場の構築により地域農業システムの形成を図ることが必要である。図1は、広域農道を軸とした農業地域の開発と整備を示したものである。

さらに農山村をレクリエーション空間として利用するグリーンツーリズムの確立によって地域づくりを進めようとするものである。都市と農村の

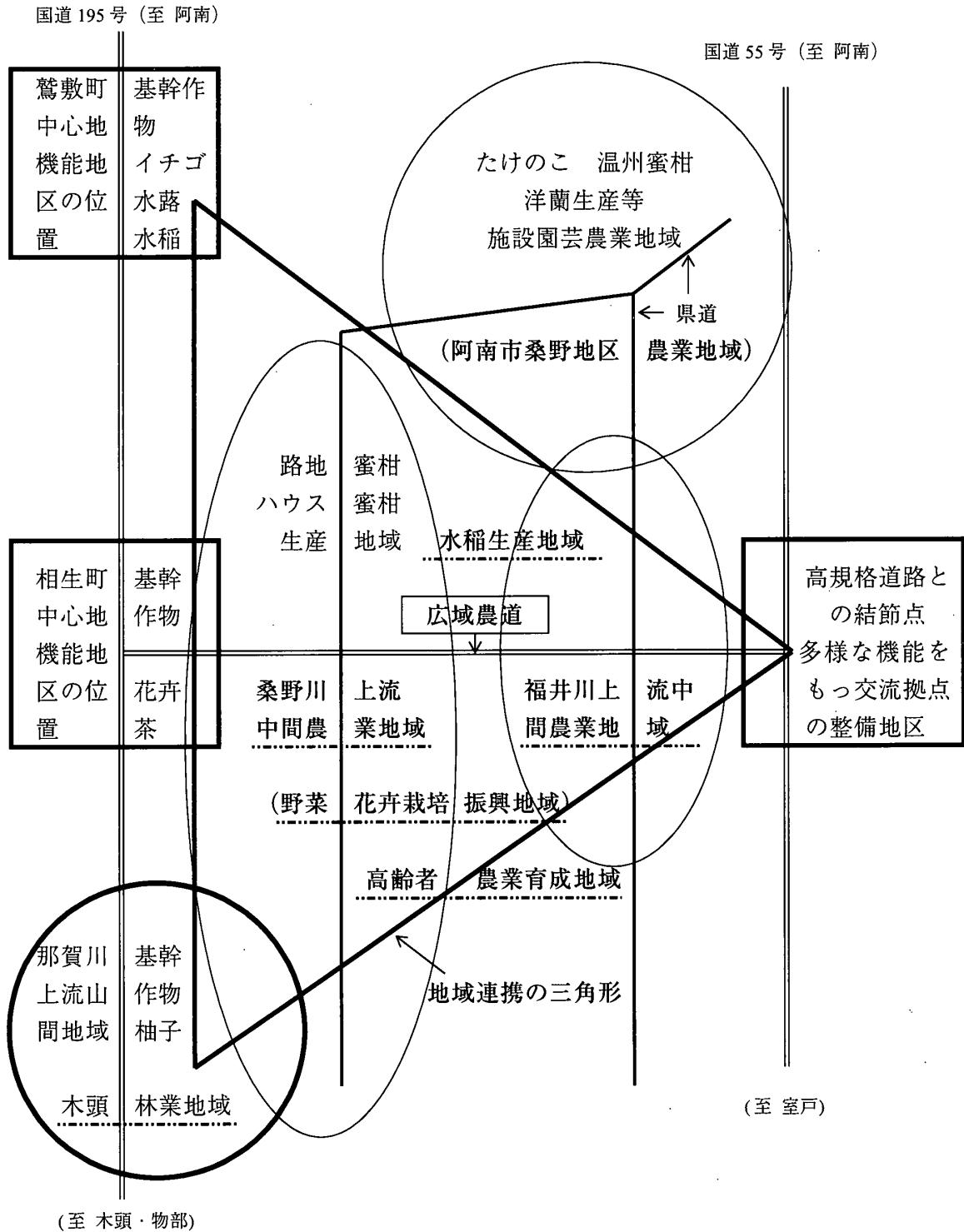


図1 阿南市西部地域の広域農道開設と地域農業開発概念図（横島原図）

相互交流によって地域活性化を図り、農山村の新たな産業を起業させようとするものである。目標を達成するためには、田園社会のミニマムづくりが必要である。都市住人をうけいれるための社会、文化、教育、医療、交通などのインフラストラク

チャーの整備がなければ効果をあげることができないであろう。農山村の優位性である景観構成要素を保護・保全・整備し、観光資源にするなど、農山村、農林業の役割が重視されるようになった。農山村、農林業の新たな起業による産業化の必要

性がある。観光農園、農業体験による農山村への同化、ふるさと宅配便での地場産品の販路拡大は、情報ネットワークをつうじて、農山村の理解効果をあげている。

地域経済活性化のためには、中山間農業地域のもつ多面的公益機能を活かした地域振興を進めることである。新しい価値観の想像から中山間農業地域の新しい取り組みがはじまる。しかしながら中山間農業地域の現状は、過疎化と高齢化の高まりの中で、地域活力が低下し、産業構造そのものが瓦解しかけているのも事実である。条件不利地域の振興を図るためには、特定地域を対象とした地域振興制度を利用した地域産業の振興、生活基盤の整備、社会資本の整備などの措置が講じられなければならない。

5. まとめ

中山間地域の広域農道の建設が、山村地域の集落の再編を促進させ、地域の形態を急速に変貌させることを知っている。これまでの広域農道建設の結果、域内到達時間の短縮と時間内移動範囲の拡大が、農業の近代化を進めたり、新たに観光産業を起業させたりする効果のあること、また沿道の利用効果の増大による地価の上昇は、土地利用の形態を大きく変化させ、地域産業としての農業体質を一変させることを多くみてきたことを指摘することができる。すなわち広域農道の建設により、地域産業の活性化と共に、新たな起業のための有利な産業立地条件を整備することにつながるものである。

丹生谷広域農道建設地域は中山間農業地域にあたり、都市化地域農業や平地農業地域と比べ農業生産条件が異質である。農業地域としては、生産条件の不利な地域であるが、輸送手段の改良は、これまで固定化されてきた地域社会の流動化が進むことで、都市化農業地域、平地農業地域と同性質的諸条件保有地域へと変化するという効果がある。

交通投資は次のような波及効果を生じさせると共に、地域経済発展の契機をもたらす。

- ① 既に指摘したが、時間距離、経済距離の短縮に加え、意識距離の短縮は、山村集落の再編と新たな地場産業の起業を生じさせる。
- ② 地域経済の構造変化を生じさせ、地場産業の再編と地場産業の育成を促進させる。
- ③ 広域農道建設による建設投資効果として所得・雇用を高める。建設投資に必要な資材、労働力の調達に係る地域効果を持つことになる。
- ④ 所得効果、雇用効果は産業連関効果を生じさせ、地域の活性化に有効効果が期待される。

引用及び参考文献

- 1) 頼平 (1971) : 「道路開発と中山間地域農業の開発」『近代農学論集』p.1-25, 養賢堂。
- 2) L.H.クラッセン, 恒松制治訳(1968) : 「地域開発」p.21-30, 鹿島研究所出版会。
- 3) 目瀬守男 (1972) : 「中国縦貫道と中山地域農業の開発」『日本農業の新展開—その理論と現実—』p.283-284, 富民協会。
- 4) 農林水産省 (1998) : 「食料・農業・農村基本問題調査会答申」資料, 『農業と経済』第64巻, 第4号, p.1-26, 富民協会。
- 5) 矢口芳生 (1992) : 「デカップリングの概念と農政上の位置付け」『農業と経済』第58巻, 第12号, p.5-15, 富民協会。
- 6) 山村和平 (1992) : 「わが国における中山間地域対策」『農業と経済』第58巻, 第12号, p.16-23, 富民協会。
- 7) 吉井巧 (1992) : 「国土政策における中山間地域の位置付け」『農業と経済』第58巻, 第12号, p.34-43, 富民協会。
- 8) 藤田佳久 (1977) : 「吉野山村の性格およびその変貌と山村類型」『農業と経済』第43号, 第1号, 富民協会。
- 9) 塚田章二郎 (1997) : 「日本農業・農村の再生の可能性—農地の荒廃化に見る危機からの復活—」『経済地理学年報』Vol.43. No.4, 経済地理学会, 大明堂。
- 10) 鈴木康夫 (1997) : 「中山間地域における環境保全型農業の展開と持続可能性—阿蘇南外輪地域および九州山地を例として—」『経済地理学年報』Vol.43. No.4, 経済地理学会, 大明堂。

- 11) 石原照敏 (1997) : 「持続可能な地域発展と地域政策－EU 条件不利地域と日本の中山間地域の事例研究－」 Vol.43. No.4, 経済地理学会, 大明堂.
 - 12) 小田切徳美 (1997) : 『日本農業の中山間地帯問題』 p.1-70, 農林統計協会.
 - 13) 小田切徳美他, 日本農業研究所編 (1999) : 『日本型デカップリングの研究』 p.63-89, 農林統計協会.
 - 14) 中川聰七郎 (1999) : 「調査会『答申』と基本法の見直し－食料安全保障の視点から－」『農業と経済』第65巻, 第1号, p.48-57, 富民協会.
 - 15) 久馬一剛 (1995) : 「環境問題と持続的農業の可能性」『農業と経済』臨時増刊号, p.68-75, 富民協会.
 - 16) 矢口芳生 (1995) : 「中山間地域活性化の展開方向」『農業と経済』臨時増刊号, p.99-107, 富民協会.
 - 17) 宮崎猛 (1996) : 「グリーンツーリズムとニュービジネス」『農業と経済』第62巻, 第10号, p.50-56, 富民協会.
- (横畠 康吉: 四国大学 経済地理学研究室)